

Capítulo 49. Impacto económico del Tren Maya en las mypes del municipio de Balancán, Tabasco.

Luis Alfredo Mendez Jimenez
Kenia Landero Valenzuela
Yhadira Huicab Garcia
Raziel Esau Coop Abreu

Instituto Tecnológico Superior de los Rios
<https://doi.org/10.46990/iQuatro.2023.14.5.49>

Resumen

Dada la importancia que tiene el proyecto “Tren Maya”, se desarrolló un estudio sobre su impacto en el transporte con enfoque en Turismo una vez que esté en función, particularmente del municipio de Balancán, Tabasco, con el objetivo de identificar la correlación entre el tren maya y el incremento de la actividad turística en el municipio para una diversificación de oportunidades de las micro y pequeñas empresas (mypes). El tipo de estudio fue aplicada, con enfoque cualitativo de nivel exploratoria - descriptiva. Los resultados muestran una relación limitada entre el proyecto del tren maya y la capacidad de gestión de los directores de empresas para impulsar la actividad turística, concluyendo que se requiere impulsar la capacidad de gestión para incrementar la competitividad.

Palabras clave

Competitividad, Gestión, mypes, Tren Maya

Introducción

Los gobiernos en sus diferentes niveles son organismos de gestión, impulso y desarrollo económico del país, estado y municipio; generando condiciones ideales para la creación de las micro y pequeñas empresas (mypes), las cuales son un pilar de la economía contribuyendo directamente en la generación de riqueza, creación de empleos directos e indirectos y desarrollo de nuevas estrategias de administración. Sin embargo, existe un gran número que dejan de operar a temprana edad de su creación, a causa de diversos factores internos y externos, por tal razón se requiere de estudios y análisis enfocados en la capacidad de gestión, competitividad y aprovechamiento de proyectos de nación como lo es el Tren Maya en la zona de influencia de las mypes del municipio de Balancán.

El Tren Maya es de gran importancia, porque busca generar beneficios directos e indirectos en los lugares por donde tendrá paso, el proyecto representa una propuesta de impactos positivos a las mypes caso específico municipio de Balancán, siendo así, que integre cambios

mediante la gestión de los directores de empresas, es crucial para mejorar la imagen pública, competitiva y social influyendo en desarrollo y crecimiento económico del municipio.

El estudio de la demografía de los negocios 2021 (EDN) que realiza el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se registró que la proporción en la que los establecimientos clausuraron actividades fueron las siguientes: servicios privados no financieros con 38.16%, seguido del comercio con 29.88% y manufacturas con 25.69 por ciento. Asimismo, la mayor proporción que dejó de laborar por cierre de establecimientos se registró en Quintana Roo con un 39.66%, Colima 32.95% y Tabasco 31.77% causas que de acuerdo con estudios realizados las mypes presentan bajos o nulos procesos de estandarización, falta de personal capacitado y bajos niveles de capitalización.

Por ello se plantea el siguiente objetivo:

Analizar las condiciones de fomento, desarrollo e impacto económico generado por el proyecto del Tren Maya, en el municipio de Balancán. Identificando las condiciones y características de potencialización del sector de carga y turismo.

Revisión de la Literatura

El Tren Maya en el municipio de Balancán, Tabasco, cuando inicie sus operaciones. Se toman en consideración dos de los tres servicios que ofrecerá el Tren; el Servicio Turístico y el de Transportes de Mercancías. El primero se considera el Tramo 1 de la ruta del ferrocarril moderno que corresponde la salida de turistas desde Palenque, Chiapas hasta el primer paradero a Villa El Triunfo, Balancán y como resultado una proyección de derrama económica al sector turístico en Balancán.

A su vez se analiza una proyección del aprovechamiento del servicio de Transporte de Mercancías que también ofrecerá el Tren Maya, y tomando en cuenta dos de las principales actividades productivas de los balancanenses; las Plantaciones Forestales Comerciables y la Ganadería, dando como resultado, en conjunto, una proyección un impacto económico para el municipio de Balancán.

Actualmente se ha iniciado el trabajo físico del Tren Maya en la Villa El Triunfo, Balancán, ubicado a una hora de la cabecera municipal con trabajos de infraestructura que consiste en la colocación de durmientes ferroviarios, colocación de vías y estructuración de las terminaciones.

Proyecto integral

El valor actual del diseño procede de su presencia constante en toda esfera de actividad. Su carácter extensivo y expansivo traspasa los límites de una tipología de productos. Se diseñan productos, ambientes, objetos, imágenes, eventos, universos.

La constante es que en cada caso el diseño cumple con un propósito, se construye a partir del análisis situacional y se realiza en función de condiciones, expectativas y posibilidades. El desarrollo estratégico del proyecto de diseño es integral e implica investigar, crear, gestionar, producir, proyectar, planificar desde la interdisciplinariedad.

“Gracias a la interdisciplinariedad, los objetos de estudio son abordados de modo integral y se promueve el desarrollo de nuevos enfoques metodológicos para la resolución de problemas. (Radulescu, 2017)

Impacto turístico

Los impactos del turismo son el resultado de una compleja interacción de fenómenos. Sin embargo, se puede conjugar en dos grandes subconjuntos. El primero presenta los impactos del turismo como una interacción entre los turistas y el área de destino y su población. Los subsistemas económicos, social, y medioambiental del área del destino tienen unas determinadas capacidades de carga. La magnitud y la dirección de los impactos turísticos está determinada por los límites de tolerancia de cada uno de estos subsistemas. Serán positivos los impactos que no excedan estos límites y serán negativos los que traspasen el umbral de tolerancia y, por consiguiente, desborden la capacidad de carga. (Climent, 2015)

Indicadores turísticos regionales

Según la Guía Práctica para la Construcción de Indicadores Turísticos Regionales en México, actualmente, el turismo es una de las actividades económicas de mayor dinamismo y crecimiento a nivel mundial, destacando México en este contexto, como la octava potencia en la recepción de turistas internacionales y catorce por ingresos en el año de 2016 (OMT, 2017). Impacto económico y social.

Existe cierto consenso en relación al impacto social que toda política económica tiene en un país. La ejecución de la política fiscal, monetaria o cambiaria impacta a la población en indicadores como la pobreza o distribución de los ingresos, o determina cómo es el acceso a los servicios de educación y salud. Como expresa Spiegel (2007) “el objetivo de la política económica consiste en maximizar el bienestar social duradero de manera equitativa y sostenible”, frente a este objetivo es esperable que toda decisión política tenga un impacto social en la población.

Metodología

La información o recopilación de datos de índole cualitativa es a través de: encuestas e investigaciones relacionadas con el problema de investigación, así mismo en libros de texto, artículos científicos y artículos de revistas; todas las herramientas que se encuentren dentro de las fuentes bibliográficas y documentales. Su análisis es a través de su categorización y clasificación, con la finalidad de separar la información más relevante, actualizada y que se apegue al problema de estudio.

Hipótesis

Con el desarrollo del proyecto “Tren Maya”, se potencializa el sector de carga y turismo en el municipio de Balancán.

Condiciones

- El Tren Maya incrementara la afluencia de turistas en el municipio de Balancán
- El Tren Maya creara condiciones de desarrollo económico en el municipio de Balancán.
- Los turistas que llegan al municipio de Balancán demandaran más servicios comerciales.

Variables

Variable dependiente: Servicios que ofrecerá el Tren Maya

Variable independiente: Capacidad de gestión de Bienes y servicios a ofrecer, por parte de los directores de mypes del municipio de Balancán.

De acuerdo con el censo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, s.f.) y el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) en el municipio de Balancán existen 1755 unidades económicas.

El tamaño del universo es de 1755 unidades económicas, con una diversidad de universo del 50%, margen de error del 5% y nivel de confianza del 95%. Dando como resultado 316 muestras, sobre las cuales se recolecta la información

Para obtener la información, con el objeto de conocer los factores y elementos que influyen en el desarrollo económico, social y de seguridad en el contexto de la situación actual que el municipio presenta, se considera la información del instrumento elaborado por la

Red de Estudios Latinoamericanos en Administración y Negocios (RELAYN) en 2022, para así identificar los elementos que conforman el sistema de gestión en el entorno empresarial. El cuestionario se compone de seis partes (características de la empresa, datos generales del director, insumos del sistema, procesos del sistema, resultados del sistema y habilidades directivas). Este artículo se apoya del análisis de la dimensión de habilidades directivas.

El tipo de investigación aplicada, con enfoque cualitativo de nivel exploratoria - descriptiva. Debido a que es un proyecto nuevo, en un entorno que muestra una baja actividad económica y de gestión, hasta el momento no existe información específica, delimitada y particular del impacto económico en los sectores de carga y turismo en el municipio de Balancán perteneciente al estado de Tabasco. Por este motivo, tanto el Sector Público como el Privado precisan obtener una perspectiva clara y objetiva del comportamiento esperado en la economía de sus habitantes.

Invalidación del estudio

Estimar el Tren Maya inicie sus operaciones en fechas tentativas para el año 2024 y que en dicho tiempo las variables dependientes puedan sufrir cambios, tales como el año de inauguración, nuevos apalancamientos de financiamiento o falta de algún servicio ofertado en el inicio de operaciones.

Esta investigación observa el impacto económico a partir de la segunda fase del proyecto federal, aun cuando la primera fase ya ha dado lugar a la cinética de la economía balcanenses y que, en efecto, es importante analizar con investigaciones posteriores.

Observar únicamente dos factores de mayor impacto económico en relación a los tres servicios que ofrecerá el Tren Maya y así mismo soslayará los impactos económicos que aún no se pueden observar o medir como la tasa de empleo originado por las operaciones del Tren, o bien el beneficio del servicio de transporte convencional puesto que esté último se ha determinado subsidiar por el mismo gobierno y los precios al público serán los menores posibles y que por ende, este servicio no se proyecta como una afectación de derrama económica de importancia al municipio.

Resultados

En esta sección se presentan los principales resultados derivados de la investigación documental y la información que resulto del análisis de los resultados del instrumento.

Contexto del Sistema Ferroviario Mexicano.

La infraestructura ferroviaria en México (número once en el mundo) está compuesta por: 17,360 km de vía principal y secundaria concesionada, 4,474 km de vía auxiliar (patios y laderos) y 1,555 km de vías particulares, las cuales en conjunto suman un total de 23,389 km de vía operada. (Ferroviario, 2021)

El sistema ferroviario de carga mexicano se compara favorablemente con muchos de los sistemas más usados del mundo y es el sistema más productivo de Latinoamérica. La carga se ha duplicado desde 1995. Los trenes de carga mexicanos mueven más toneladas que cualquiera de los sistemas europeos, salvo Alemania. La industria férrea es de suma importancia para la gerencia de las cadenas de producción y ha sido clave para atraer la inversión extranjera directa.

Contexto del Proyecto Social Integral Tren Maya en el sureste

El Tren Maya es un proyecto iniciativa del gobierno federal para mejorar la calidad de vida de las personas, cuidar el ambiente y detonar el desarrollo sustentable. Recorrerá una distancia de 1,500 km aproximadamente y pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Y estos a su vez, divididos en Ocho Tramos : En cada estación y paradero del Tren Maya habrá un espacio para la venta de productos y servicios, impulsando el Turismo Comunitario.

Tramo 1: Palenque – Escárcega (228 km aprox). Que contará con tres estaciones: Palenque, Chiapas; Boca del Cerro, Tabasco; y El Triunfo, Balancán, Tabasco. Y también contará con dos paraderos: Tenosique, Tabasco; y Candelaria, Tabasco.

Tramo 2: Escárcega – Calkiní (235 km aprox.) Estaciones: Escárcega, Campeche; Edzná, Campeche; y San Francisco de Campeche. Contando con cuatro paraderos: Carrillo Puerto, Campeche; Tenabo, Campeche; Hecelchakán, Campeche; y Calkiní, Campeche.

Tramo 3: Calkiní – Izamal (172 km aprox.) Estaciones: Mérida Aeropuerto, Yucatán; Teya, Yucatán e Izamal, Yucatán. Contará únicamente con dos paraderos, uno en Maxcanú y otro en Tixkokob, Yucatán.

Tramo 4: Izamal – Cancún (257 km aprox.) Sus estaciones serán en: Chichen Itzá, Yucatán; Valladolid, Yucatán; y Nuevo Xcán, Quintana Roo. Asimismo, contará con únicamente dos paraderos: en Xibalbá, Yucatán y en Leona Vicario, Yucatán.

Tramo 5 Norte: Cancún – Playa del Carmen (49.8 km aprox.) Sus estaciones serán: Cancún Aeropuerto, Quintana Roo; Puerto Morelos, Quintana Roo; y Playa del Carmen, Quintana Roo. Del cual este tramo no contará con algún paradero, sino solo estas tres estaciones.

Tramo 5 Sur: Playa del Carmen – Tulum (60.3 km aprox.) Estaciones: Tulum, Quintana Roo; Tulum Aeropuerto, Quintana Roo y tres paraderos: Xcaret, Quintana Roo; Puerto Aventuras, Quintana Roo; y Akumal, Quintana Roo.

Tramo 6: Tulum – Bacalar (254 km aprox.) Estaciones: Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo; Bacalar, Quintana Roo; y Chetumal, Quintana Roo, este estado con su único paradero en Limones, Othón P. Blanco, Quintana Roo.

Tramo 7: Bacalar – Escárcega (287 km aprox.) Estaciones Xpujil, Campeche y los paraderos Conhuas, Campeche; y Centenario, Campeche.

Perfil de Turista del Tramo 1. (Palenque-Balancán)

Perfil de Turista Potencial que viajará a en el Tramo 1 del Tren Maya, partiendo de Palenque, Chiapas, a Villa El Triunfo, Balancán, Tabasco:

Tabla 49.1

Perfil del turista nacional del Tramo 1

Turista Nacional			
Procedencias	Visitantes promedio	Tiempo de estancia	Preferencias
CDMX, Edo. De Méx., Veracruz, Jalisco y Puebla	85,598	Una noche en hotel de 2-4 estrellas	Zona arqueológica, museos, senderismo y naturaleza.

Tabla 49.2

Perfil del turista extranjero del Tramo 1

Turista Extranjero			
Procedencias	Total de visitantes promedio	Tiempo de estancia	Preferencias
Estados Unidos, Guatemala, Polonia, España, Francia.	25,909	1.2 noches, en hoteles de 3-5 estrellas.	Zona arqueológica, museos, senderismo y naturaleza.

La ocupación hotelera nacional y extranjera que se presenta en la Tabla 49.1 y 49.2, se ha considerado la del año 2018 dado que son las cifras que la SECTUR ha publicado antes del confinamiento. SECTUR.

Derrama económica del producto turístico (nacional y extranjero)

Tabla 49.3

Total de derrama económica del Producto Turístico para Balancán

Derrama económica del producto turístico (nacional y extranjero)
\$172,311,885

Según la SECTUR, la unidad de medida en la Tabla 49.3, es en pesos mexicanos, por lo que se observa la Derrama Económica del Producto Turístico es de alrededor de 172 millones de pesos para el 2020 y un decremento del 45% para el año 2021 debido a la contingencia sanitaria COVID-19. No obstante, los indicadores demuestran que el Sector Turístico no se mantiene estático sino se encuentra siempre con un incremento de demanda.

Interpretación de los indicadores económicos silvícolas

Tabla 49.4

Total de hectáreas de PFC

Empresas establecidas por PRODEPLAN para PFC	Especie maderable (nombre común)	Hectáreas sembradas
Agropecuaria Santa Genoveva S.A de C.V.	Teca	17,500
Plantaciones del Sureste S.A. de C.V.	Cedro americano, Melina y Caoba	1,605
Proteak	Teca	3,397
	Total	22,502 has.

Tabla 49.6

Valor total de las PFC en Balancán

Valor Total De La Producción De Las Plantaciones Forestales Comerciales En Balancán, Tabasco.
\$27,902,480

La Comisión Nacional Forestal, a través del Centro de Excelencia Virtual en Monitoreo Forestal emitió por la Agropecuaria Santa Genoveva S.A. de C.V. que es la empresa privada establecida por la PRODEPLAN con más de 1000 hectáreas de Plantación Forestal

Comerciable de *Tectona grandis* (Teca) y *cedrela odorata* (Cedro americano), en Campeche y Balancán (CONAFOR, 2015).

Tabla 49.7

Producción de ganado en pie en Balancán. Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP)

Interpretación de los indicadores económicos pecuarios			
Estado/Mpio.	Producción (Toneladas de ganado en pie)	Precio (Peso por Kilogramo)	Valor de la producción (miles de pesos)
Balancán	23,136.738	37.57	869,326.180

Tabasco es uno de los principales estados productores de ganado bovino del país, cuenta con un inventario de 1.6 millones de cabezas, según datos del Sistema Nacional de Identificación Individual de Ganado (SINIIGA 2019), concentrando más del 55% en pequeñas unidades de producción con rango de 6 a 50 cabezas.

Condiciones de fomento, desarrollo e impacto económico generado por el proyecto del Tren Maya, en el municipio de Balancán.

El resultado de este análisis dará como producto una proyección del impacto económico que dejará el Tren Maya al municipio de Balancán, y será expresado en términos de dinero, contemplado un periodo anual y se tomará como medida el Promedio siguiendo su fórmula básica. El promedio aritmético se obtiene al dividir la suma de datos entre el número de datos.

Donde:

$$M. A. = \frac{\text{suma de datos}}{\text{número de datos}} = \frac{a_1 + a_2 + a_3 + \dots + a_n}{n}$$

a1, a2, a3,..., an son los datos

n= número de datos.

Aplicado a nuestro análisis: $P = DEPT + VTPMC + VTGP / 3$

Así:

P= Promedio

DEPT= Derrama Económica del Producto Turístico

VTPM= Ventas totales de la Producción Maderable Comercial

VTGP= Ventas totales de Ganado en Pie

Promedio: \$172,311,885 + \$27,902,480 + \$869,326,180 / 3 =

Promedio Del Impacto Económico En El Municipio De Balancán, Aprovechable De Los Servicios Que Ofrecerá El Tren Maya
\$489, 989, 758

Identificando las condiciones y características de potencialización del sector de carga y turismo.

De acuerdo con las habilidades directivas, en lo que respecta a la solución de problemas los directores de mypes de las unidades de negocio del municipio de Balancán, carecen de capacidad para plantear soluciones a los problemas, teniendo dificultades al momento de generar alternativas de solución. Con respecto al manejo de conflictos es importante contar con la capacidad para resolver disputas y enfocarse en una correcta toma de decisiones, ya que es importante utilizar los canales de comunicación adecuados, con el firme objetivo de que los mensajes e instrucciones cuenten con la información clara y necesaria para ser comprendidos.

Los directores deben orientar a los empleados, así como ofrecer entrenamiento y retroalimentación de ser necesario, para que las nuevas ideas y/o actividades se realicen de forma ideal. Es importante reforzar positivamente el buen desempeño de los empleados, con el objetivo de reconocer su labor y que estos cuenten con un ambiente de motivación constante, ya que las mypes del municipio tienen problemas en la generación y circulación de efectivo los estímulos pocas veces suelen ser económicos, razón por la cual es importante buscar estrategias de reconocimiento y motivación que no generen costos extras a las unidades económicas.

En cuanto a las capacidades de gestión, es importante instruir a los directores en temas enfocados en el desarrollo de planes y estrategias. Se observa una falta de visión empresarial y adaptación a los cambios que el proyecto del Tren Maya trae consigo, con base en la proyección se espera un incremento en la actividad turística por lo cual los diversos sectores comerciales y de servicios principalmente deben prepararse para contar con la capacidad de atención de los diversos clientes.

Discusión

Los estudios técnicos van requiriendo nuevas investigaciones dado a los cambios que surgen en el camino tales como oposición social que impidió el paso del Tramo 4 y el incremento de

la inversión inicial del Ferrocarril. Al respecto, Diana Zavala, a través de la revista Obras por Expansión, explica:

“Las características geológicas y las implicaciones sociales de adquirir el derecho de vía ya provocaron el cambio sobre el plan inicial del Tramo 4 que iba a unir Izamal y Tulum. Esto redujo el Valor Presente Neto de todo el Tren Maya desde 206,556,897 pesos a 189,956,473 pesos, un 8% menos. Por el contrario, los montos de inversión crecieron 12.2%, y los de operación y mantenimiento aumentaron 0.1%”

Así mismo:

“El incremento de la inversión en 12.2%, que fue resultado del cambio de ruta del Tramo 4, limitó el margen que tendría el Fonatur para modificar la inversión”, comentó la Auditoría. Y agregó: “De continuar las modificaciones en los tramos definidos o de generarse retrasos en la construcción del PTM (Proyecto Tren Maya) que actualicen la entrada en operación en la fecha programada, existirá el riesgo de que se afecte la rentabilidad del proyecto”.

Los municipios beneficiados con paraderos del Tren Maya se ven en la necesidad de estimar y calcular el impacto que traerá el proyecto federal a sus habitantes.

Por otro lado, la revista Forbes 2020, señala que la inversión pública del Tren Maya tendrá un impacto profundo en la economía de la región y del país. Los 141,000 millones de pesos que se destinarán a la inversión total del proyecto generarán un efecto multiplicador en la economía, es decir, más de 380 mil empleos directos, y miles más en oportunidades indirectas para el comercio, el turismo, la gastronomía, el entretenimiento, la construcción, el transporte de mercancías, el sector agroalimentario, entre otros. Esto significa que cada peso de inversión pública resultará en una mayor derrama económica e ingresos para la región (Islas, 2020).

Conclusiones

En esta investigación se analizó el beneficio económico que se puede esperar que impacte de manera trascendental al municipio de Balancán cuando el Tren Maya comience a operar y a brindar sus servicios tanto turísticos y de transportación de mercancía.

Se observó en esta investigación que las principales actividades productivas del municipio de Balancán y que pudieran ser aprovechadas potencialmente por los servicios que brindará el Tren Maya fueron las del sector turístico, sector silvícola con las Plantaciones Forestales Comerciales y del sector pecuario con la producción de ganado.

Se compararon los servicios que ofrecerá el Tren Maya y que pudieran ser aprovechados según las actividades económicas propias de la entidad municipal, de las que se concluyen dos servicios asequibles; de los tres que ofrecerá el Tren: El servicio del Vagón Turístico que recorrerá el Tramo 1 que sale desde Palenque, Chiapas hasta el primer paradero a El Triunfo, Balancán y que conllevará una nueva escala de los de turistas nacionales e internaciones hacia los paraderos turísticos de Balancán y por ende, una derrama económica muy similar a la de Palenque. Así mismo, el servicio de los vagones de Transporte de Mercancías que ofrecerá el Tren Maya desplazó el servicio de Transporte de movilidad de pasajeros convencionales (diferente al vagón turístico), dado que se observó un potencial valor productivo en ventas de los sectores silvícolas y pecuarios.

Así mismo, se determinaron los totales de los valores productivos en términos de dinero de los indicadores observados, de los cuales, el valor productivo de Plantaciones Forestales Comerciales en Balancán, son de más de 27 millones de pesos que pueden ser vendidos y transportados en los vagones de mercancías del Tren Maya hacia los cuatro estados vecinos. También se reveló que el valor de la producción y venta del ganado en pie, oscilan los 869 millones de pesos y que pueden ser igualmente aprovechados por el comercio interior a través de los vagones de transporte mercancías del Tren Maya.

Finalmente, se ponderó un promedio aritmético de los totales de los tres principales valores productivos para determinar el impacto económico final proyectado para el municipio de Balancán siendo de \$489, 989, 758.

La recomendación es de carácter metodológico: se propone realizar una investigación adyacente a este tema con un instrumento enfocado en los Sectores Públicos y Privados, tales como hoteles, restaurantes y medios de transporte de cómo están planeando y actuando para recibir el impacto económico que dejará el Tren Maya en su paso por el municipio de Balancán y determinar si dichos sectores estarán recibiendo el impacto económico de manera proactiva o reactiva.

Referencias

- CONAFOR. (13 de febrero de 2015). Programa de Desarrollo de Plantaciones Forestales . Obtenido de <http://www.conafor.gob.mx:8080/documentos/ver.aspx?grupo=43&articulo=6042>
- Fernández C., V. H. (28 de julio de 2020). Plantación Forestal Sostenible de Teca (*Tectona grandis*) en el Sureste de México. Obtenido de Santa Genoveva: <https://www.gob.mx>

- Ferrovuario, A. R. (18 de febrero de 2019). Gobierno de México. Obtenido de <https://www.gob.mx>
- Forestal, A. e. (2021). Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Obtenido de gob.mx/semarnat
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2010). Metodología de la Investigación Quinta Edición. México: McGraw-Hill.
- Islas, G. (19 de Agosto de 2020). El Tren Maya y su efecto Multiplicador. Obtenido de <https://www.forbes.com.mx/el-tren-maya-y-su-efecto-multiplicador/>
- Landero Valenzuela, K., Coob Abreu, R., & Huicab García, Y. (2018). Diagnóstico de la Estructura, Infraestructura y Superestructura del Municipio de Balancán, Tabasco como destino turístico, con enfoque en la teoría de Sistemas. Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C., 670.
- Manual del ejercicio profesional del arquitecto. (25 de mayo de 2019). Publicación del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo. Obtenido de <https://mepa.cpau.org/>
- ONU-Habitad. (01 de mayo de 2020). ONU-Habitad por un mejor futuro urbano. Obtenido de <https://onuhabitat.org.mx>
- Piloña, G. (2002). Métodos y Técnicas de investigación documental. Guatemala: Litografía CIMGRA, Centro de Impresiones Gráficas.
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, P. B. (1991). Metodología de la Investigación. México: MCGRAW - HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO, S.A. de C.V.